



575M MARANELLO

La 575M Maranello è l'ultima nata della Casa del Cavallino, erede ed evoluzione della 550 Maranello. La nuova sigla numerica, 575, sta ad indicare la cilindrata accresciuta da 5500 a circa 5750 cc, con conseguenti più elevati valori di erogazione della potenza e della coppia.

La lettera M (che sta per "modificata") sottolinea il fatto che si è intervenuti in tutte le aree della prestazione del modello: tra queste, in particolare, l'introduzione per la prima volta del cambio tipo F1 su un modello stradale 12 cilindri Ferrari.

Nello sviluppo di stile si è scelto di non modificare l'equilibrio e la sobrietà che la 550 ha proposto e che le è valsa l'unanime apprezzamento di "instant classic", in perfetta sintonia con il ritorno al motore anteriore della berlina Ferrari ad alte prestazioni. Le principali modifiche sono state apportate in funzione delle mutate richieste tecniche: in particolare, prese d'aria di forma e dimensione diversa inserite nel nuovo frontale della vettura, ed un nuovo trattamento

dello spoiler anteriore.

Modificati anche i gruppi ottici, insieme al nuovo disegno delle ruote. Gli interni della 575M Maranello sono stati rivisti in maniera profonda, allo scopo di renderli ancora più sportivi e funzionali, coerentemente alle accresciute prestazioni e all'obiettivo di incrementare ulteriormente l'efficacia nel controllo di guida assegnato al pilota. L'obiettivo del nuovo motore V12 della 575M Maranello è stato quello di incrementare sia la curva di potenza sia quella di coppia rispetto al propulsore precedentemente installato sulla 550 Maranello: i valori di erogazione risultano ora in una potenza massima di

515 CV (379 kW) a 7250 giri, e nella coppia massima di 60 kgm a 5250 giri (588,6 Nm). La distribuzione ottimale dei pesi, con ripartizione 50-50 tra gli assi con pilota a bordo, è garantita dallo schema transaxle con gruppo cambio posteriore in blocco con il differenziale, con coppia conica e differenziale autobloccante nella stessa fusione.

La trasmissione della nuova 575M Maranello è stata anche dotata del sistema di comando elettroidraulico F1, posizionato nella parte posteriore della vettura, al fine di minimizzarne i tempi di risposta e garantire le migliori temperature di esercizio. L'applicazione del cambio F1 sulla 575M Maranello è stata particolarmente sviluppata con lo scopo di ridurre i tempi di cambiata e prevedendo

l'integrazione con il controllo ammortizzatori durante la cambiata. Uno dei contenuti a maggiore impatto sul comportamento stradale è il nuovo assetto adattativo prestazionale,

basato su un sistema di controllo ammortizzatori indipendente su ogni sospensione. Il sistema è in grado di definire lo smorzamento ottimale in ogni condizione, secondo due scelte: Sport, con taratura ottimizzata per un utilizzo sportivo, migliorando il livello di motricità; Comfort, con taratura ottimizzata per assorbimento asperità. L'impianto frenante è stato modificato con l'obiettivo di adeguarlo alle maggiori prestazioni della vettura, soprattutto in termini di resistenza al fading e prontezza in frenata, oltre a beneficiare dell'evoluzione del sistema ABS/ASR dalla versione 5.0 alla 5.3.

A livello pneumatici, la 575M Maranello prevede il controllo elettronico pressione, attraverso sensori per il monitoraggio delle pressioni durante il normale utilizzo della vettura.

The latest model produced by Ferrari and is an evolutionary successor to the 550 Maranello. Its new code number, 575, refers to its increase in engine capacity from 5500 to around 5750 cc, which has resulted in increased power and torque.

The letter "M" stands for "Modified", underlining the fact that every area of the model's performance has been worked on. The most obvious change is the introduction of an F1 type gear change; the first time this has been used on a road going 12 cylinder Ferrari. In terms of styling, it was decided to retain the balance and sober looks of the 550, which invested it with the status of an instant classic, fitting in perfectly with

Ferrari's return to a front-engined high performance car. The principal modifications were limited to those required to deal with the technical changes: in particular different shape and size for the air intakes in the new front end of the car and a new treatment for the front spoiler. The headlights and wheels have also been modified.

The interior of the 575M Maranello has been extensively revised, in order to make it more sporty and functional. In keeping with the car's increased performance, the aim has been to improve the efficiency of how the driver controls the car. The objectives fixed for the new V12 engine in the 575M Maranello were to increase both the power curve as well as the torque, when compared with the 550 Maranello. It now has a maximum power output of 515 CV (379 kW) at 7250 rpm and maximum torque of 60 kgm at 5250 rpm (588.6 Nm.)

The optimum weight distribution, with a 50-50 split between the axles, with the driver on-board, has been achieved thanks to a transaxle design which features a combined rear mounted gearbox and differential unit with conical torque and autolocking differential in the same unit.

The transmission on the new 575M Maranello is also fitted with the electro-hydraulic F1 control unit mounted at the rear of the car, in order to minimise response time and to ensure a favourable operating temperature.

The use of the F1 gearchange on the 575M Maranello has been developed specifically with the aim of reducing gear-

change time and is integrated with the damping control, at the moment a gear is selected. One of the factors which has the biggest impact on the car's road-holding is the new adaptive set-up, based on a system of independently controlled damping at all four corners of the car. The system is capable of selecting the ideal ride height for any condition, with two choices: Sport, which is selected for a more sporty ride, improving traction; Comfort, which gives a more comfortable ride, absorbing road bumps.

The braking has been modified to cope with the increased performance of the vehicle, especially in terms of avoiding fade and improving response under braking and the ABS/ASR system has been updated from 5.0 to 5.3.

On the tyre front, the 575M Maranello is also fitted with electronic pressure checking, using sensors, which means that tyre pressures can be checked while the car is on the move.

Dati tecnici Technical specifications

Dimensioni e pesi

Dimensions and weight		
Lunghezza	4.550 mm	
Overall length	179.13 in	
Larghezza	1.935 mm	
Overall width	76.18 in	
Altezza	1.277 mm	
Height	50.27 in	
Passo	2.500 mm	
Wheelbase	98.43 in	
Carreggiata anteriore	1.632 mm	
Front track	64.25 in	
Carreggiata posteriore	1.586 mm	
Rear track	62.44 in	
Peso in ordine di marcia	1.730 kg	
Kerb weight	3.815 lbs	
Serbatoio carburante	105 litri	
Fuel capacity (27.7 US gal)	23 gallons	

Pneumatici

Tyres		
Anteriori/Front	255/40 ZR 18	
Posteriori/Rear	295/35 ZR 18	

Freni

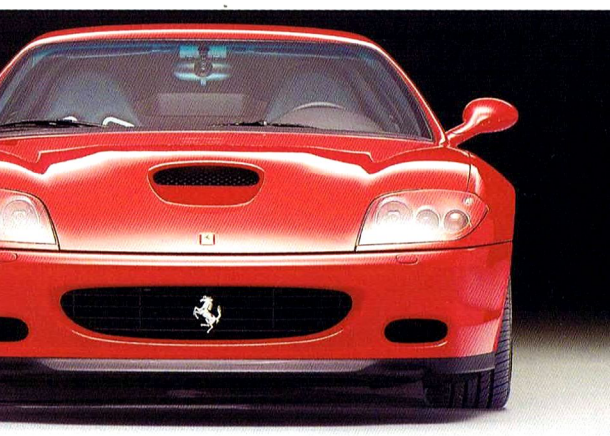
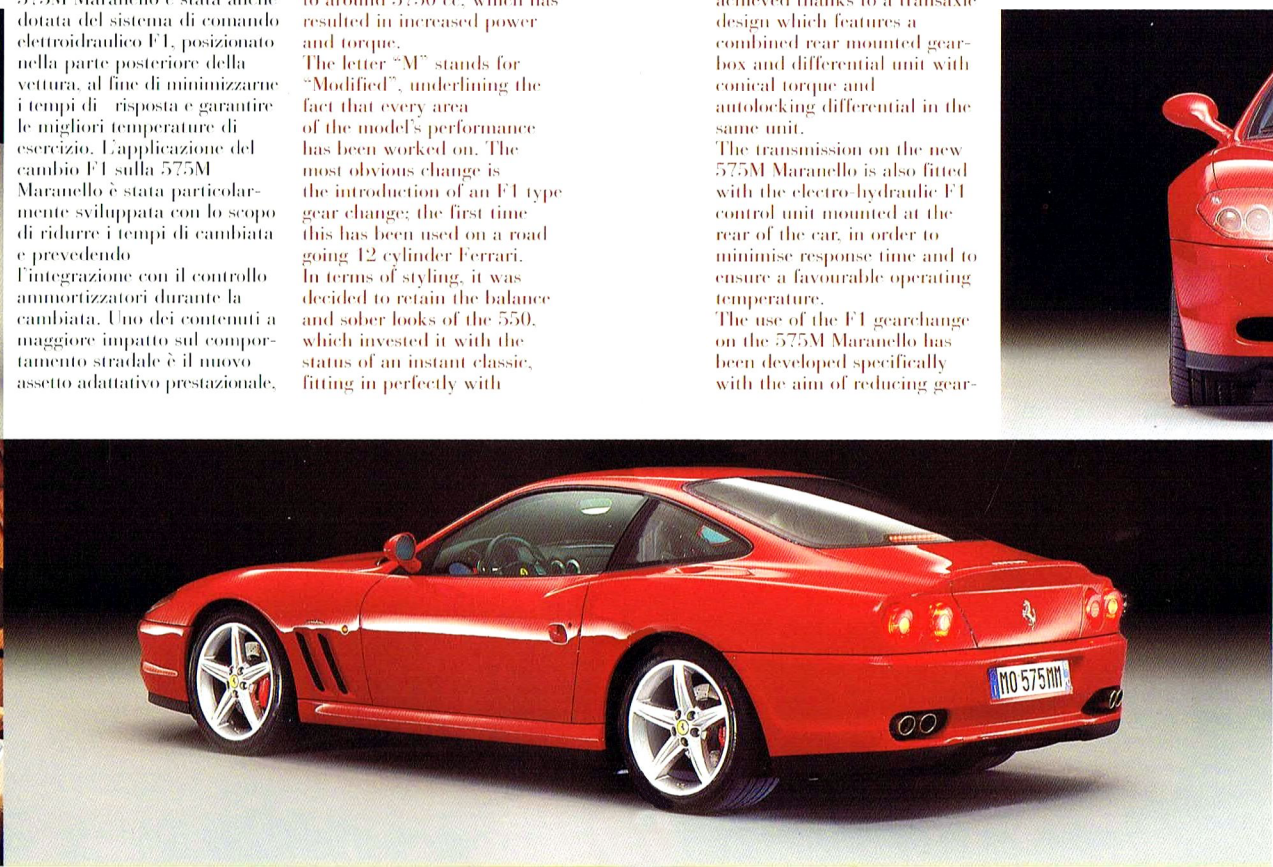
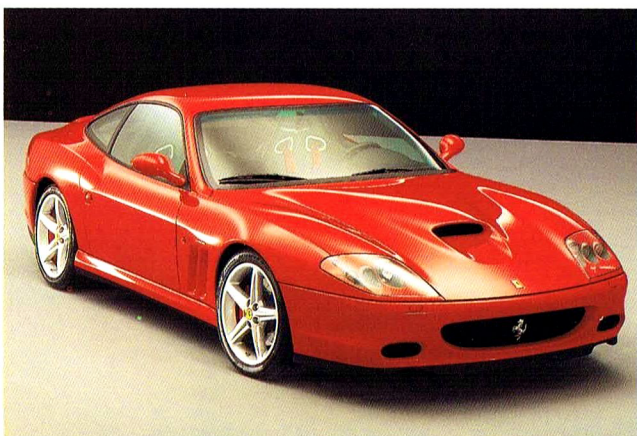
Brakes		
Anteriori	330 x 32 mm	
Front	13 x 1.3 in	
Posteriori	310 x 28 mm	
Rear	12.2 x 1.1 in	

Motore

Engine		
Numero cilindri	12 a V di 65°	
No. of cylinders	65° V12	
Alésaggio e corsa	89 x 77 mm	
Bore/stroke	3.9 x 3.0 in	
	3.46 x 2.95 in	
Cilindrata unitaria	479 cm³	
Unit displacement	479 cm³	
	27.3 cu. in	
Cilindrata totale	5.748 cm³	
Total displacement	5.748 cm³	
	334 cu. in	
Rapporto di compressione	11:1	
Compression ratio	11:1	
Potenza massima a 7.250 g/min	379 kW (515 CV)	
Maximum power	379 kW (515 bhp) @ 7.250 rpm	
Coppia massima a 5.250 g/min	588,6 Nm (60 kgm)	
Maximum torque	588,6 Nm (60 kgm) @ 5.250 rpm	

Prestazioni

Performance		
Velocità massima	325 km/h	
Maximum speed	202 mph	
	Cambio Man.	Cambio F1
0-100 Km/h @ 62 mph	4,25 s	4,2 s
0-100 m	12,3 s	12,25 s
0-1000 m	22 s	21,9 s



Ferrari